

# **POLITICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO**

## **FORO INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD**

**Bogotá D.C.**

**Junio 2015**

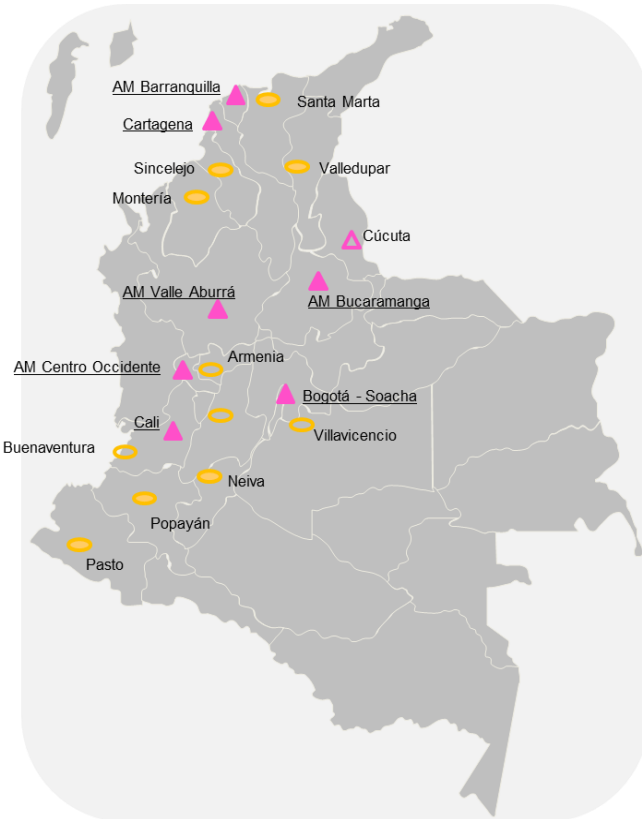
# OBJETIVOS DE LA POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO

Mediante la conceptualización e implementación de sistemas de transporte promover la consolidación de ciudades más amables, accesibles e incluyentes



Promover un transporte urbano con altos niveles de servicio, sistemas empresariales de operación de flota y recaudo, y minimización de impactos ambientales

# PROYECTOS



## Sistemas Integrados de Transporte Masivo SITM

Con población superior a 600.000 habitantes

- ▲ - En Operación (6) Bogotá-Soacha, AM Centro Occidente, Cali, AM Barranquilla, AM Bucaramanga, AM Aburrá
- En implementación (1) Cartagena
- ▲ - En Estructuración (1): Cúcuta

## Sistemas Estratégicos de Transporte Público SETP

Con población entre 250.000 y 600.000 habitantes

- - En Implementación (8): Santa Marta, Pasto, Armenia, Popayán, Sincelejo, Montería, Valledupar, Neiva
- - En Estructuración (4): Buenaventura, Villavicencio, Ibagué y Manizales



Pereira



Montería

- **SITM**  
desembolsado

**\$11.9 billones**  
**\$9.3 billones (78%)**

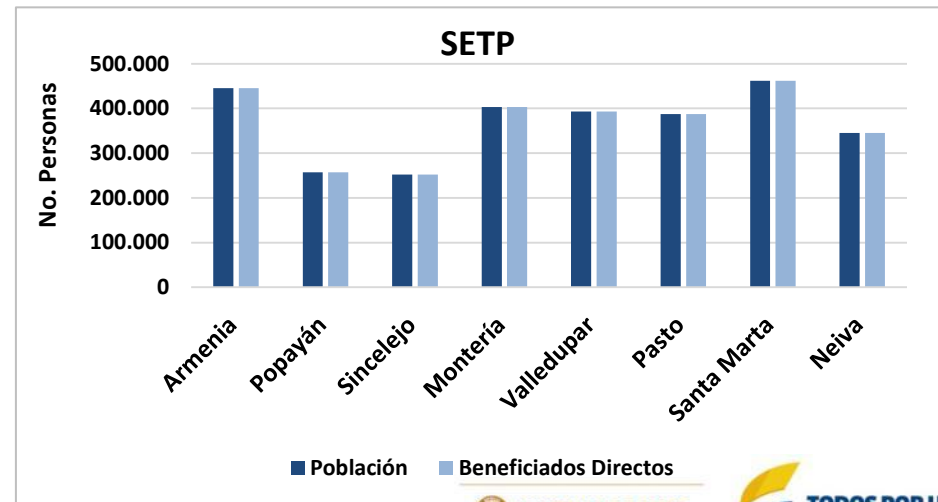
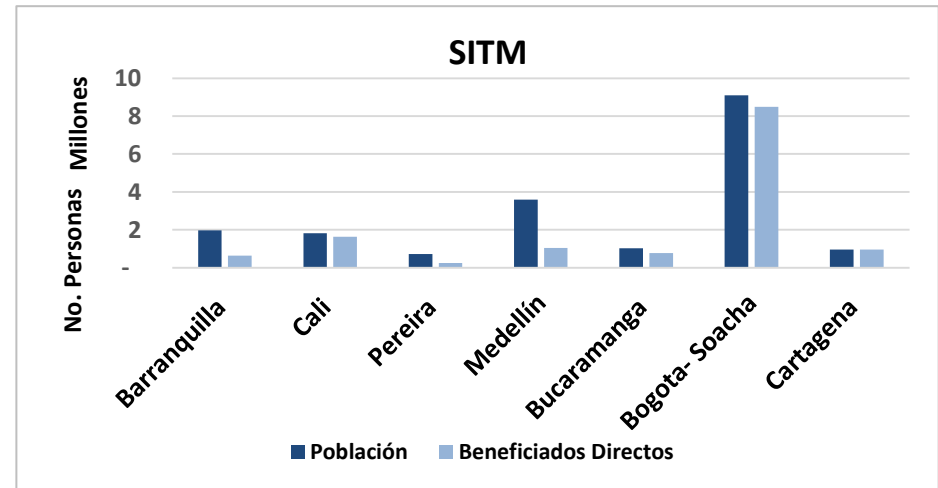
- **SETP**  
desembolsado

**\$2.0 billones**  
**\$0.4 billones (20%)**



# POBLACIÓN BENEFICIADA

De los **22.6** millones de habitantes de estas ciudades los beneficiados directos corresponden a **17.2** millones (76%)



# FACTORES EXTERNOS QUE HAN AFECTADO LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS SISTEMAS

## Cambio en la dinámica económica del país

- Incremento del poder adquisitivo de los colombianos
- PIB per cápita con tendencia ascendente de 2.479 dólares por persona en el 2000 a 7.933 dólares en el 2012



## Aumento tasa de motorización

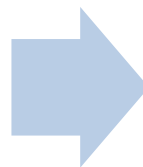
- Ventas totales de vehículos en Colombia han crecido 423%.
- El 80% de las ventas de vehículos particulares se concentra en las ciudades Bogotá, Medellín, Cali, Bucaramanga y Barranquilla.
- El mercado de motocicletas en los últimos 4 años ha crecido en un 40%



## Debilidad Institucional

- Debilidad en las políticas de control de ilegalidad e informalidad
- Paralelismo con el transporte Convencional
- Baja tasa de chatarrización
- Poca articulación entre las entidades que en alguna medida tienen injerencia con la operación de los sistemas (Entes Gestores, Secretarías de Movilidad, áreas Metropolitanas)

## Programaciones “eficientes”

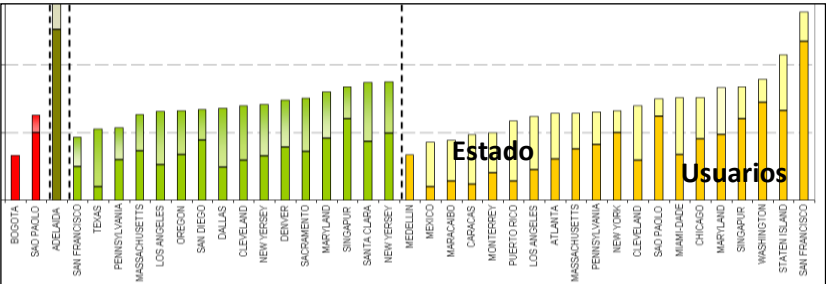


## Afecta nivel de servicio al usuario

- Baja frecuencias en valle
- Buses con alta ocupación
- Zonas no atendidas

# Situación actual

- No es fácil para el gobierno territorial implementar nuevos mecanismos de financiación para el Transporte Público
- Disminución de la demanda de transporte público por baja calidad de los servicios. No se cuenta con recursos suficientes para implementar sistemas de transporte competitivos.
- Los sistemas de transporte público prácticamente de manera universal, dependen de subvenciones para lograr grados de desarrollo y competitividad adecuados, acorde al crecimiento de las ciudades.



Tarifa real compuesta por tarifa al usuario y subsidio operacional para sistemas de transporte masivo en el mundo

- No se han alcanzado las demandas previstas

SISTEMA	VALORES	PASAJEROS/DÍA	%
MEGABÚS	Previstos	116.000	79%
	Actuales	91.929	
METROCALI	Previstos	960.000	51%
	Actuales	491.523	
METROLÍNEA	Previstos	580.000	25%
	Actuales	143.162	
METROPLÚS	Previstos	249.200	55%
	Actuales	135.887	
TRANSMETRO	Previstos	305.000	36%
	Actuales	109.339	
TRANSMILENIO + SITP	Previstos	1.921.997	164%
	Actuales	3.151.365	
TM SOACHA	Previstos	89.000	80%
	Actuales	70.823	

4.1 millones de pasajeros actuales

## Situación con entrada en vigencia del PND

Fondos Estabilización y  
Subsidio a la Demanda



Contribución por Uso Zonas de  
Estacionamiento



Cobros por Congestión o  
Contaminación



Proyectos Asociación Público  
Privada



**Otras Fuentes:** Valorización,  
subasta de norma urbanística,  
herramientas de captura del valor del  
suelo y cobro o aportes por  
edificabilidad adicional.



Cambio de paradigma

Sostenibilidad



Autosostenibilidad

Bogotá ha estimado ingresos de recaudo por cobros por congestión de \$128.000 millones por año.



# BOGOTÁ

## Componente Troncal - TRANSMILENIO

**Inversión:** 7.2 Billones (4.3 fuente Nación, 2.9 Distrito)

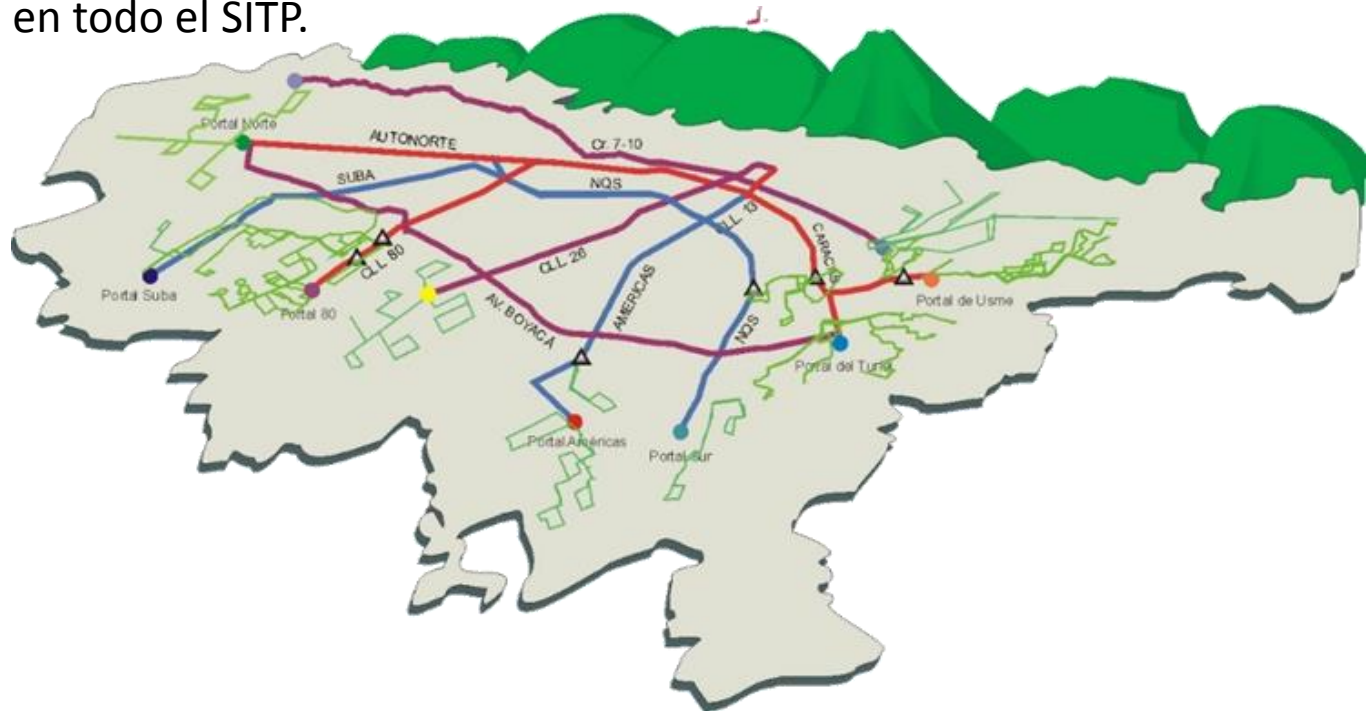
**Kilómetros Troncales construidos:** 113

**Estaciones:** 146

**Ciclo-parqueaderos:** 2187

**Pasajeros Movilizados:** 2.2 millones de pasajeros/día solo Transmilenio; 3.4 millones de pasajeros/día en todo el SITP.

Fase I  
Fase II  
Fase III



## Componente Zonal

**Avance:** 81 % Implementación.



# BOGOTA

## Proyecto Metro

Trazado 100% Subterráneo.

27 Estaciones

7 Estaciones Intermodales

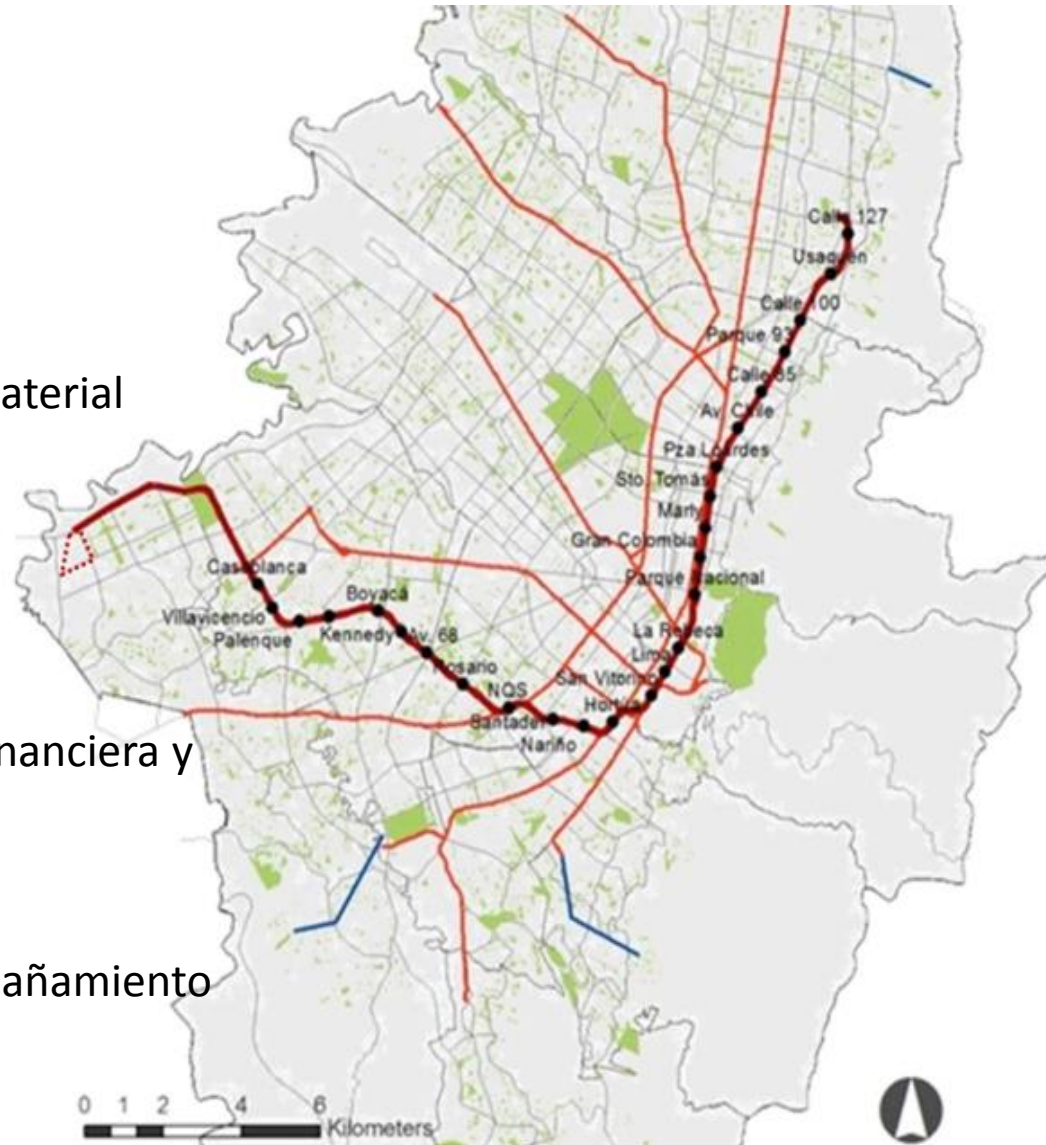
2 estaciones Especiales

El costo aproximado de la obra civil y material rodante es de **15 billones**.

Proceso de la Estructuración Técnica, Financiera y Legal. IDU – BM.

Fase I. Diseño de la Transacción.

Fase II. Estructuración Integral - Acompañamiento



## BOGOTA

### Declaración de Importancia Estratégica al SITP. (Propuesta Conpes)

Condiciones de Operación Troncal Caracas

2015: 48.000 pax/h sentido

2017: 54.000 pax/h sentido

No.	Acciones	Inversiones estimadas por fuente (en millones de pesos de 2013)	
		Nación	Distrito
1	Troncal Avenida Boyacá	\$ 100.000	\$ 712.500,00
2	Cable Ciudad Bolívar y Cable San Cristóbal		\$ 253.000,00
3	Obras para la Integración		\$ 482.237,00
4	Mejoras al SITP	\$ 100.000,00	
5	Reconfiguración de las troncales Caracas y Autopista Norte	\$ 800.000,00	
	Costos Financieros	\$ 198.225,00	
Total		\$1.198.225,00	\$1.447.737,00
			\$2.645.962,00

Obras para la integración: Ampliación Caracas (Molinos - portal Usme), Extensión Caracas (Portal Usme-Yomasa), Troncal Américas (Puente Aranda - NQS) Troncal Av. Villavicencio (Portal Tunal - NQS) Ampliación portal Tunal Ampliación estaciones Fase I.

### EJERCICIO DE PRIORIZACION DE INVERSIONES EN LA CIUDAD

# BOGOTA

## Asistencia Técnica Ministerio de Transporte

### **Implementación de la Primera Línea de Metro**

Crear capacidad requerida. Formación Personal. Fortalecimiento Ente Gestor.

- Planeación
- Estructuración
- Implantación
- Operación
- Mantenimiento y Control

Acompañamiento en los procesos de estructuración contractual. Licitaciones.

Acompañamiento Entidades Nacionales. Proyectos de Transporte

- Política
- Regulación
- Seguimiento
- Financiación

# BOGOTA

## Proyectos Ferroviarios

### **1. Corredor de Occidente. APP Privada: RegioTram – Implantación de una LRT**

Construcción, puesta en marcha, mantenimiento y explotación de una línea ferroviaria (en vía doble) que parte de la Estación Central de la Sabana hasta el municipio de Facatativá, y Ramal al Aeropuerto.

### **2. Corredor Sur. APP Privada: RegioTram – Implantación de una LRT**

Construcción, puesta en marcha, mantenimiento y explotación de una línea ferroviaria (en vía doble) que parte de la Estación Central de la Sabana hasta Soacha.

## **Prefactibilidad**

- Tranvía Urbano del Oriente
- Línea Férrea Bogotá – Zipaquirá





# GRACIAS!